

Estudio Servicio Manipulación Mercancías en los Puertos - CNMC

Les facilitamos enlace al [Estudio sobre el servicio de manipulación de mercancías y servicio al pasaje en los puertos](#), elaborado por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

En el estudio se han identificado una serie de barreras que podrían obstaculizar la competencia y eficiencia. Primero, falta transparencia sobre aspectos relevantes como la situación de las terminales portuarias, licencias y concesiones, el desempeño de los servicios, etc. Segundo, se carece de un sistema de seguimiento de desempeño y de incentivos a la eficiencia. Tercero, en materia de tarifas máximas hay limitaciones en cuanto a criterios comunes, transparencia y análisis para determinarlas. Cuarto, los pliegos de prescripciones particulares están desactualizados y no mantienen en general una orientación procompetitiva.

Dentro de las recomendaciones se incluye la de reforzar la eficiencia en el funcionamiento de los Puestos de Control Fronterizo, dotándolos de medios y promoviendo la coordinación y eficiencia en sus actuaciones.

Según el propio estudio (citamos textualmente) *"los trámites fronterizos son muy relevantes para asegurar que las mercancías que traspasan la frontera cumplen con las normativas necesarias. Comprenden distintos aspectos, incluyendo seguridad, sanidad etc., los cuales obedecen a distintas normativas y administraciones."*

La potencial existencia de ineficiencias en los Puntos de Inspección Fronterizos -ya sea por dificultades de coordinación, dilaciones por falta de medios humanos y materiales, etc.- puede tener efectos relevantes sobre el tiempo que deben pasar los buques en el puerto. En particular, los retrasos pueden elevar los costes y minorar la competitividad de los puertos españoles. Incluso, aun cuando solo una parte de las inspecciones sufran retrasos, la propia existencia de incertidumbre respecto a los tiempos puede desalentar al uso del sistema portuario español."

También se destaca que el mercado de transporte de contenedores presenta una creciente concentración: entre 1996 y 2022, las 20 mayores navieras incrementaron su cuota en términos de capacidad del 48% al 91%, de la que los cuatro mayores grupos abarcaron más de la mitad. Además, se observa una intensa integración vertical.



Secretaría.
Irun, 30 de octubre de 2025